



Economía

Menor ingreso de camiones en el Gran Rosario en el primer semestre

Julio Calzada y Alfredo Sesé

El ingreso de camiones a las playas de estacionamiento de las terminales portuarias del Gran Rosario -en los primeros seis meses del año 2014- habría sido el más bajo de los últimos 8 años.

Esta conclusión surge de analizar la entrada de camiones con trigo, maíz, sorgo, soja y otros granos a las playas de los puertos y fábricas aceiteras, antes de las 6 de la mañana. Las fuentes de información que utiliza la Bolsa de Comercio de Rosario para estas estadísticas de ingreso diario de camiones son esencialmente dos: a) de lunes a viernes, se procesa la información publicada por la firma Williams Entregas S.A., la cual opera como entregador de cereales y b) los días sábado, se utiliza la información de Cerealnet (www.cerealnet.com.ar). Este último es un sitio en el cual se vuelca y concentra toda la información inherente a la entrega de cereales y oleaginosos, como así también los movimientos de camiones/vagones con mercadería descargada en puertos y fábricas de todo el país. La zona analizada es la comprendida entre Arroyo Seco y Timbúes

Es importante destacar que estas estadísticas no recogen la totalidad de los movimientos de transporte vial con granos que se registran diariamente en el Gran Rosario, ya que pueden existir -después de las 6 de la mañana- algunos vehículos pesados que ingresen a las fábricas y puertos de la zona. Sin embargo, son útiles para determinar tendencias y estacionalidades y extraer importantes conclusiones.

Como puede observarse en el cuadro N°1, en el primer semestre de este año habrían ingresado al Gran Rosario-antes de las 6.00 horas- algo más de 368.000 camiones. Esta cifra es sensiblemente inferior a las registradas desde el año 2007 en adelante. En el año 2010 -en los primeros seis meses del año- ingresaron cerca de 584.000 camiones, lo cual implica el acceso de más de 210.000 camiones por sobre el guarismo registrado en el primer semestre del corriente año. La caída puntual entre el 2010 y 2014 asciende al 37%.

A nivel individual de productos, los camiones que llegaron a la zona con soja también registran importantes retrocesos en el corriente año. En el primer semestre de 2010 ingresaron al Gran Rosario cerca de 350.000 camiones con esta oleaginosa. En el presente año la cantidad de camiones que accedieron a las playas fue de 255.237, lo cual implica una caída del 27% respecto de los valores del año 2010. Sin embargo, comparando el primer semestre de este año (2014) con el anterior (2013), se observa un mayor movimiento de vehículos con soja; ya que el año pasado a esta fecha habían ingresado casi 25.000 camiones menos que en el 2014 (230.168 camiones en el 2013).

Los vehículos pesados que transportaron maíz este año también muestran caídas de significación. En el primer semestre del 2014 ingresaron a los puertos casi la mitad de los camiones que habían entrado en el año anterior: 164.339 vehículos en el primer semestre de 2013 contra 85.326 camiones en los primeros seis meses del 2014.





Menor ingreso de camiones en el Gran Rosario en el primer semestre - 01 de Agosto de 2014

El trigo muestra una caída notable. En el primer semestre de 2012 habían entrado al Gran Rosario cerca de 69 mil vehículos con este cereal. En los primeros seis meses del corriente año se verificó el acceso de apenas 6.896 vehículos, casi el 10% de los que habían ingresado dos años atrás. El sorgo también muestra caídas relevantes en el 2014.

Los motivos que habría generado esta caída en los movimientos de camiones en el corriente año en el Gran Rosario habrían sido los siguientes:

a) El diferimiento de las ventas de soja del productor argentino. En la actual campaña 2013/2014, la producción nacional de soja alcanzaría las 53 millones de toneladas según el MINAGRI. Esto implica casi 4 millones de toneladas más de mercadería que en la campaña anterior (2012/2013). No obstante esta mayor producción, las ventas de este año vienen más lentas. Al 16 de Julio del 2014 los productores habían vendido a la exportación e industria cerca de 26,1 millones de toneladas de las 53 millones de toneladas producidas. Lo vendido representa el 49% del total producido. En la campaña anterior (2012/2013), con 49,3 millones de toneladas de producción nacional, al 16 de Julio de 2013 se habían vendido 26,9 millones de toneladas, un 54,5% del total. Si bien las diferencias no son significativas en términos absolutos, hay una decisión del productor de retener la mercadería y diferir las ventas de soja para el segundo semestre de 2014. Algunos esperan mejores precios de la oleaginosa en el segundo semestre de este año (vía aumento en los precios internacionales de los granos o devaluación). Ayuda el silo bolsa y la posibilidad que otorga este sistema de almacenaje. También para muchos productores, la soja es su depósito de valor y forma de ahorro cotidiana. Este aspecto ha incidido en los menores flujos camioneros con soja en el Gran Rosario en el último semestre.

b) Menores operaciones a fijar precio en la actual campaña. Al 16 de Julio del 2014 y a nivel nacional, las operaciones a fijar precio efectivizadas con exportadores e industrias en poroto de soja ascendían a 8,9 millones de toneladas. El año anterior, a esa fecha, las compras a fijar precio fueron de 12,9 millones de toneladas. Esto significa que hay 4 millones de toneladas menos este año (respecto de los valores registrados el año anterior) que no han sido negociadas a fijar precio. Esto tiene que ver –seguramente- con la decisión adoptada en marzo de este año por las empresas exportadoras y fábricas, de dejar de utilizar los precios de pizarra de las Cámaras Arbitrales en las compras de soja a fijar precio de la campaña 2013/2014. La mayor parte de las empresas decidieron comprar a fijar precio utilizando valores de mercado, por precio comprador. Este cambio ha tenido su impacto sobre las operaciones a fijar precio, reduciendo las cantidades comercializadas con este sistema y generando menores flujos de camiones a las terminales portuarias del Gran Rosario en el primer semestre de este año.

c) Los conocidos retrasos en la cosecha de maíz en el primer semestre de este año. Según información del MINAGRI, al 10 de Julio del 2014 se había cosechado el 65% del área nacional sembrada con maíz de la campaña 2013/2014. Hace un año atrás, al 10/7/2013, el área cosechada era del 92%. En esta campaña hubo un retraso evidente en la cosecha de maíz por dos factores: c.1) problemas en la siembra que generaron un mayor cultivo de maíz de segunda con variedades tardías; c.2) problemas climáticos al levantar la cosecha en algunas zonas.

Según GEA -Guía Estratégica para el Agro de la Bolsa de Comercio de Rosario- la imposibilidad de sembrar maíz en septiembre de 2013 en la zona núcleo obligó a derivar un 48% de los cuadros a grano de fecha tardía. Al 10 de Julio del 2014, muchos de ellos aún no habían sido cosechados y, por lo tanto, no habían sido enviados a las terminales del Gran Rosario.

Según GEA – Guía Estratégica para el Agro, la campaña 2013/14 de maíz en la región "se recordará, de entre varios acontecimientos, por ser la que mostró el mayor atraso histórico de labores de siembra de los últimos cinco años. En





Menor ingreso de camiones en el Gran Rosario en el primer semestre - 01 de Agosto de 2014

octubre de 2013, sólo se habían sembrado 400 mil ha, frente a 970 mil de intención. La ola de calor arrebató al maíz de primera cuando estaba inmerso en su etapa crítica, resultando el cultivo más afectado por el evento de la campaña 2013/2014".

Por otra parte, en la zona núcleo GEA-BCR que normalmente remite el maíz a las terminales portuarias del Gran Rosario se registró una caída en el área sembrada con este cereal en la actual campaña 2013/2014. En este ciclo se habría sembrado 879.248 hectáreas con maíz, cuando en la campaña 2012/2013 el área sembrada GEA fue de 1.100.000 hectáreas aproximadamente. Esa menor superficie, generará una menor producción de maíz que en años anteriores. Y eso impactará sobre el flujo vehicular del Gran Rosario.

e) El fortalecimiento del consumo interno de maíz en la zona de influencia del Gran Rosario y posibles menores saldos exportables. Si bien no existen cifras oficiales que permitan medir este fenómeno, es lógico pensar que por el uso de maíz en las plantas de etanol y por el aumento en la producción nacional avícola y porcina de los últimos años; habrá un impacto en la zona de influencia del Gran Rosario de menores saldos exportables a través de sus terminales portuarias. Se trata de un fenómeno que merece estudio y un seguimiento con mayor detenimiento; y que podría revertirse con aumentos futuros de producción.

